



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 821, DE 2018.**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 821, DE 2018

Altera a Lei nº 13.502, de 1º de novembro de 2017, que dispõe sobre organização básica da Presidência da República e dos Ministérios, para criar o Ministério Extraordinário da Segurança Pública.

EMENDA MODIFICATIVA Nº /2018

A Medida Provisória nº 821, de 2018, na Lei nº 13.502, de 1º de novembro de 2017, que passa a vigorar com as seguintes alterações nos arts. 2º, 3º, 7º e 11, para inserir o Departamento Nacional de Trânsito e o Conselho Nacional de Trânsito no campo de atribuição do Ministério Extraordinário de Segurança Pública:

“Art. 2º.....
.....

**“Seção II
Do Ministério das Cidades**

Art. 25.
.....

II - políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental e transporte urbano;

III - promoção, em articulação com as diversas esferas de governo, com o setor privado e com as organizações não governamentais, de ações e programas de urbanização, habitação, saneamentos básico e ambiental, transporte urbano e desenvolvimento urbano;
.....

V - planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, urbanização, habitação, saneamentos básico e ambiental e transporte urbano; e
.....” (NR)





"Art. 40-B. Integram a estrutura básica do Ministério Extraordinário da Segurança Pública o Departamento de Polícia Federal, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, o Departamento Penitenciário Nacional, **o Departamento Nacional de Trânsito**, o Conselho Nacional de Segurança Pública, o Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária, **o Conselho Nacional de Trânsito** a Secretaria Nacional de Segurança Pública e a **Secretaria Nacional de Segurança Viária.**"

....." (NR)

....." (NR)

"Art. 3º É transferida do Ministério da Justiça e Segurança Pública e do Ministério das Cidades para o Ministério Extraordinário da Segurança Pública a gestão dos fundos relacionados com as unidades e as competências deste Ministério." (NR)

"Art. 7º O acervo patrimonial e o quadro de servidores efetivos do Ministério da Justiça e Segurança Pública e do Ministério das Cidades, relativamente às competências que forem absorvidas, serão transferidos ao Ministério Extraordinário Segurança Pública, bem como os direitos, os créditos e as obrigações decorrentes de lei, atos administrativos ou contratos, inclusive as receitas e as despesas.

....." (NR)

"Art. 11.....

.....

II -

.....

c) Os incisos III e IV do art. 26.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Ministério Extraordinário de Segurança Pública vem em um momento crucial e se apresenta como uma importante ferramenta no combate à insegurança pública que vivemos, pois vai tratar especificamente da matéria, no entanto entendemos que a Medida Provisória (MP), apesar de meritória, deixou de tratar do importante assunto: a **segurança viária**.





A segurança viária, ou segurança no trânsito, foi inserida no texto constitucional pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014, constituindo parte da segurança pública, constando no § 10 do art. 144 da Constituição Federal. É impossível pensar em segurança pública sem que o tema segurança viária seja incluído. De acordo com dados da Seguradora Líder DPVAT, somente no ano de 2017 foram pagas 41.151 (quarenta e uma mil, cento e cinquenta e uma) indenizações por morte, 284.191 (duzentas e oitenta e quatro mil, cento e noventa e uma) por invalidez permanente. Se considerarmos os últimos dez anos são mais de 400 (quatrocentas) mil mortes, o que equivale a toda a população de Macapá, capital do Amapá. É possível que esses dados sejam subnotificados, considerando que nem todos os vitimados ou familiares buscam o seguro DPVAT. Vivemos uma verdadeira guerra no trânsito brasileiro e o novo Ministério Extraordinário da Segurança Pública não pode ficar de fora dos debates e decisões e principalmente da gestão.

A falta de gestão na segurança viária tem trazido como consequência resultados pífios no que se refere à redução das mortes e lesões no trânsito. Os gastos públicos para atendimento das vítimas de trânsito são estratosféricos. Estudo do Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros, estima que, só em 2016, o prejuízo com a violência no trânsito foi de R\$ 146,8 bilhões, ou 2,3% do Produto Interno Bruto (PIB), isso sem considerar os gastos com médicos e hospitais.

Recentemente foi sancionada a Lei nº 13.614, de 11 de Janeiro de 2018, que “cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e acrescenta dispositivo à Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos”. No entanto, não existe gestão para essa finalidade que avalie o trabalho de Estados e Municípios. Não é demais lembrar que o Brasil é signatário da Década de Ação pela Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas, tendo se comprometido a atuar para reduzir as mortes decorrentes de acidentes de trânsito.

Além disso, o sistema trânsito possui recursos financeiros suficientes para uma gestão eficiente que certamente irá preservar vidas. Temos as fontes das multas (arrecadação estimada em 2016: 8,8 bilhões de reais), do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET (regulado pelo Decreto nº 2.613, de 3 de Junho de 1998, com arrecadação estimada em 2016 de mais de 400 milhões de reais), o seguro DPVAT (regulado pela Lei nº 6.194, de 19 de Dezembro de 1974, e pela Resolução CNSP nº 332, de 2015, com





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSB/RJ

arrecadação estimada em mais de 8 bilhões de reais em 2016), Imposto sobre Propriedade de Veículos automotores – IPVA, entre outros recursos destinados à segurança viária e mobilidade. Não existe gestão centralizada para gerir esses recursos e orientar sua destinação com vistas ao cumprimento das metas. Assim, o Governo Brasileiro tem arcado com despesas bilionárias com tratamento de vítimas de trânsito, incluindo pensão por morte, aposentadoria por invalidez e tratamento médico-hospitalar, tendo recursos e condições de tratar o tema segurança viária com o profissionalismo e eficácia que a sociedade brasileira merece.

A criação da Secretaria Nacional de Segurança Viária e a transferência do Departamento Nacional de Trânsito e do Conselho Nacional de Trânsito para o novo ministério possibilitarão que a segurança pública, incluída a segurança viária, traga resultados positivos para o aumento da sensação de segurança e redução das mortes violentas decorrentes de homicídios e crimes de trânsito, e que o planejamento e gestão sejam integrados. Não é possível planejar a segurança viária dissociada da segurança pública, assim como não dá para traçar o planejamento de segurança pública, nas vias públicas, sem que haja a integração com a segurança viária. Atualmente no Ministério das Cidades, o Denatran e o Contran não têm conseguido assumir seu papel de indutores de políticas públicas de segurança viária. É importante lembrar que antes da criação do Ministério das Cidades o Denatran e o Contran compunham o Ministério da Justiça, exatamente por se considerar que se trata de assunto afeto à área de segurança pública.

Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará a atuação do Ministério Extraordinário de Segurança Pública, razão pela qual contamos com o apoio dos membros da comissão mista.

Sala da Comissão, em 02 de Março de 2018.

Deputado **HUGO LEAL**
(PSB/RJ)

